

日 本 国 特 許 庁
JAPAN PATENT OFFICE

02.12.2004

別紙添付の書類に記載されている事項は下記の出願書類に記載されている事項と同一であることを証明する。

This is to certify that the annexed is a true copy of the following application as filed with this Office.

出 願 年 月 日 2 0 0 3 年 1 2 月 8 日
Date of Application:

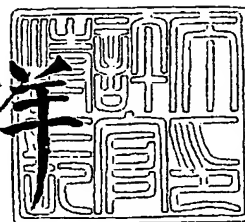
出 願 番 号 特 願 2 0 0 3 - 4 0 9 4 4 9
Application Number:
[ST. 10/C]: [J P 2 0 0 3 - 4 0 9 4 4 9]

出 願 人 光 洋 精 工 株 式 有 限 公 司
Applicant(s):

2 0 0 5 年 1 月 1 4 日

特許庁長官
Commissioner,
Japan Patent Office

小 川 洋



BEST AVAILABLE COPY

【書類名】 特許願
【整理番号】 106242
【提出日】 平成15年12月 8日
【あて先】 特許庁長官 殿
【国際特許分類】 F16H 55/17
B62D 5/04

【発明者】
【住所又は居所】 大阪府大阪市中央区南船場三丁目 5 番 8 号 光洋精工株式会社内
【氏名】 九郎丸 善和

【発明者】
【住所又は居所】 大阪府大阪市中央区南船場三丁目 5 番 8 号 光洋精工株式会社内
【氏名】 中野 史郎

【発明者】
【住所又は居所】 大阪府大阪市中央区南船場三丁目 5 番 8 号 光洋精工株式会社内
【氏名】 西崎 勝利

【特許出願人】
【識別番号】 000001247
【氏名又は名称】 光洋精工株式会社

【代理人】
【識別番号】 100078868
【弁理士】
【氏名又は名称】 河野 登夫
【電話番号】 06-6944-4141

【手数料の表示】
【予納台帳番号】 001889
【納付金額】 21,000円

【提出物件の目録】
【物件名】 特許請求の範囲 1
【物件名】 明細書 1
【物件名】 図面 1
【物件名】 要約書 1
【包括委任状番号】 9810581

【書類名】特許請求の範囲

【請求項 1】

電動モータの回転トルクを、該電動モータの出力軸に設けた駆動歯車及び操舵軸に設けた従動歯車で該操舵軸へ伝達し、減速比が 3 以上である電動パワーステアリング装置において、

前記操舵軸と前記電動モータの出力軸とが略平行に配置され、両軸の軸間距離は 35 mm 以上 70 mm 以下であり、

前記駆動歯車は、歯数が 6 以上 15 以下、モジュールが 0.8 以上 1.5 以下、歯丈がモジュールの 2.6 倍以下、圧力角が 20 度以上 30 度以下、捩れ角が 0 度以上 40 度以下であることを特徴とする電動パワーステアリング装置。

【請求項 2】

前記駆動歯車及び前記従動歯車の一方、または両方の歯車で、歯車の歯先から歯元にかけて圧力角が増加するよう歯形を形成したインボリュート歯車を用いることを特徴とする請求項 1 記載の電動パワーステアリング装置。

【請求項 3】

前記駆動歯車及び前記従動歯車の一方、または両方の歯車において、歯筋方向にクラウニング処理を施したインボリュート歯車を用いることを特徴とする請求項 1 または 2 記載の電動パワーステアリング装置。

【書類名】明細書

【発明の名称】電動パワーステアリング装置

【技術分野】

【0001】

本発明は、電動モータの回転トルクを、該電動モータの出力軸に設けた駆動歯車及び操舵軸に設けた従動歯車で該操舵軸へ伝達する電動パワーステアリング装置に関する。

【背景技術】

【0002】

昨今の自動車用ステアリング装置においては、操舵補助機構として電動モータを活用した電動パワーステアリング装置が良く用いられている。電動パワーステアリング装置は、電動モータの回転トルクを、ウォームギヤを介して操舵軸へ伝達している。

【0003】

しかし、ウォームギヤは、回転トルクの伝達効率が60～80%と比較的低いことから、減速比を不変とした場合、所定の回転トルクを伝達するためには出力トルクがより大きい電動モータが必要となる。したがって、結果的に電動モータの外径が大きくなり、ステアリング装置全体のコンパクト化が困難であるという問題点があった。そこで、電動モータの出力軸を操舵軸と略平行になるよう取り付け、回転トルクの伝達効率が比較的高い平歯車またははすば歯車を使用する減速機が考案されている。

【0004】

平歯車またははすば歯車を減速機に使用した場合、回転トルクの伝達効率は約95%と比較的高くなることから、それだけ電動モータの出力トルクを減じることができ、電動モータの外形の肥大化を抑制することで、ステアリング装置全体をコンパクトにすることが可能となる。

【0005】

しかし、例えば平歯車を使用する減速機を用いる場合、電動モータの出力軸に設けられる歯車と、該歯車に噛合する操舵軸に取り付けられた歯車の1段構成で必要な減速比を得ようとする、操舵軸側歯車のピッチ円が大きくなり、ステアリング装置全体としてコンパクト化を図ることが困難であるという状況は改善されない。

【0006】

一方、平歯車を用いた減速機として、1段構成の減速機ではなく、例えば中間ギヤを介在させた多段構成の減速機を用いる場合、ステアリング装置全体としてコンパクト化を図ることはできるが、バックラッシの増加による心地よい操舵フィーリングの減退や、減速機の構造の複雑化に伴うコストアップが生じる等、新たな問題点が生じる。

【0007】

斯かる問題点を解決するために、例えば特許文献1では、高い減速比に設定された一对の平歯車、またははすば歯車で構成された減速機をハウジング内に収納し、電動モータを操舵軸が収納されるハウジングに近接して設けることで、電動モータ及び減速機を配置したステアリング装置全体をコンパクトにすることができる電動パワーステアリング装置が開示されている。

【0008】

特許文献1に開示されている電動パワーステアリング装置では、通常のインボリュート歯形では歯車の強度の確保が困難であることから、所定の特殊理論に基づいた歯形を用いることで、歯面強度を確保している。

【特許文献1】特開平11-124045号公報

【発明の開示】

【発明が解決しようとする課題】

【0009】

しかし、特許文献1に開示されている特殊理論に基づいた歯形は、構造上実際に製造することは困難であり、量産工程において高品質の減速機を安定して供給することができるか否かが問題となる。すなわち、特殊理論に基づいた歯形を用いていることから、減速機

の性能は歯車のアライメント誤差の影響を強く受けやすい。したがって、量産工程で高い加工精度及び組立精度が要求される。また、既存の製造設備では加工できない、加工精度の検査方法が確立されていない等、実際に量産工程に移行するには多くの課題が残されている。

【0010】

本発明は斯かる事情に鑑みてなされたものであり、一對の平歯車またははすば歯車で構成された場合であっても所定の減速比を実現し、簡易な構造で十分な歯車強度を確保することができる電動パワーステアリング装置を提供することを目的とする。

【課題を解決するための手段】

【0011】

上記目的を達成するために第1発明に係る電動パワーステアリング装置は、電動モータの回転トルクを、該電動モータの出力軸に設けた駆動歯車及び操舵軸に設けた従動歯車で該操舵軸へ伝達し、減速比が3以上である電動パワーステアリング装置において、前記操舵軸と前記電動モータの出力軸とが略平行に配置され、両軸の軸間距離は35mm以上70mm以下であり、前記駆動歯車は、歯数が6以上15以下、モジュールが0.8以上1.5以下、歯丈がモジュールの2.6倍以下、圧力角が20度以上30度以下、振れ角が0度以上40度以下であることを特徴とする。

【0012】

第1発明に係る電動パワーステアリング装置では、操舵軸と電動モータの出力軸とが略平行である一對の歯車を用いることから、回転トルクの伝達効率が高く、ステアリング装置全体としてコンパクトに配置できる。また、上述した諸元寸法により、所定の特殊理論に基づいた歯形を用いることなく、通常の製造工程で製造可能な歯車を用いた場合であってもトロコイド干渉クリアランス、歯先の歯厚、及び歯面応力の適正值を確保することが可能となる。

【0013】

また、第2発明に係る電動パワーステアリング装置は、第1発明において、前記駆動歯車及び前記従動歯車の一方、または両方の歯車で、歯車の歯先から歯元にかけて圧力角が増加するよう歯形を形成したインボリュート歯車を用いることを特徴とする。

【0014】

第2発明に係る電動パワーステアリング装置では、歯車の歯先から歯元にかけて圧力角が増加するよう歯形を形成したインボリュート歯車を用いることにより、最大トルク負荷時の歯元応力を軽減することができ、歯車の耐久性を確保することが可能となる。

【0015】

また、第3発明に係る電動パワーステアリング装置は、第1または第2発明において、前記駆動歯車及び前記従動歯車の一方、または両方の歯車において、歯筋方向にクラウニング処理を施したインボリュート歯車を用いることを特徴とする。

【0016】

第3発明に係る電動パワーステアリング装置では、歯筋方向にクラウニング処理を施したインボリュート歯車を用いることから、歯面応力が緩和される。これにより、定格負荷条件下での連続運転を行う場合であっても、歯車の耐久性を確保することが可能となる。

【発明の効果】

【0017】

本発明によれば、操舵軸と電動モータの出力軸とが略平行である一對の歯車を用いることから、回転トルクの伝達効率が高く、全体としてコンパクトに配置された電動パワーステアリング装置とすることができる。また、上述した諸元寸法により、所定の特殊理論に基づいた歯形を用いることなく、トロコイド干渉クリアランス、歯先の歯厚、及び歯面応力の適正值を確保することが可能となる。

【発明を実施するための最良の形態】

【0018】

図1は本発明の実施の形態に係る電動パワーステアリング装置の概略構成を示す断面図

である。図1に示すように、操舵部材4に作用する操舵トルクを入力軸12、トーションバー13、及び出力軸14で構成される操舵軸を介して操向車輪側に伝達するようになっていると共に、電動モータ7の回転トルクを、小歯車（駆動歯車）6及び大歯車（従動歯車）5からなる減速機1及び操舵軸の出力軸14を介して操向車輪側に伝達するようになっている。

【0019】

入力軸12は、操舵部材4に連結されており、操舵部材4に作用する操舵トルクを操向車輪側に伝達するトルク伝達手段の一構成要素である。入力軸12は、一端側がベアリング（図示せず）を介して支持され、他端側がトーションバー13へ連結されている。

【0020】

トーションバー13は、入力軸12と出力軸14とを連結すると共に、操舵トルクによってねじれ変形を生じ、これによって、入力軸12と出力軸14との間に相対的な回転角の変位を生じさせるようになっている。

【0021】

出力軸14は、一端側がベアリング11、11、・・・を介し支持され、他端側がトーションバー13へ連結されている。出力軸14は、トーションバー13からの操舵トルクを操向車輪側に伝達すると共に、減速機1から伝達された電動モータ7の回転トルクを操向車輪側に伝達する。これにより、入力軸12と出力軸14は操舵トルクに応じて弾性的に相対回転可能かつ同軸心に連結される。

【0022】

トルク検出機構15は、トーションバー13が操舵トルクによって捻られ、これによって生じる出力軸14と入力軸12との相対的な回転角の変位を検出することによって、操舵トルクを検出するようになっている。

【0023】

減速機1は、操舵軸の出力軸14に設けられた大歯車5と、電動モータ7の出力軸に設けられた小歯車6とを備えた平歯車またははすば歯車によって構成される。平歯車またははすば歯車を用いることにより、電動モータ7を操舵軸と略平行となるよう配置することができる。しかし、操舵軸と電動モータ7の出力軸との軸間距離Lに応じて、電動モータ7の外形寸法にレイアウト上の物理的な制約が生じる。例えば、レイアウト上の制約より、電動モータ7の最大許容外形寸法は、直径73mm、高さ95mmとなる。この場合、操舵軸周りの操舵補助トルクとして35Nm以上の回転トルクを確保するため、定格トルクを4Nm、軸間距離Lを55mmとして、減速比は10前後に設定される。

【0024】

図2は、操舵軸と電動モータ7の出力軸との軸間距離Lを55mm、減速比を10、振れ角 β を25度とした場合の、小歯車6の歯数Zと小歯車6のモジュールmとの関係を示す図である。小歯車6のピッチ円の直径d（ $=Z \times m$ ）は8～10mm程度であるが、歯数が極端に多い、または極端に少ない状況を回避すべく、歯数Zは6以上15以下、モジュールmは0.8以上1.5以下が実用に耐える範囲である。

【0025】

次に、歯車の製造誤差と、定格負荷運転を実施する場合の歯車の歯の弾性変形量を考慮し、トロコイド干渉クリアランス、歯先の歯厚を適正值とすべく圧力角 α を選定する。図3は、歯数Zが10、モジュールmが0.95であり、歯丈hがモジュールmの2.25倍である場合の、小歯車6の圧力角 α とトロコイド干渉クリアランス、及び歯先の歯幅との関係を示す図である。図3で丸印はトロコイド干渉クリアランスを、四角印は歯先の歯厚をモジュール値で除算した値を、夫々示す。

【0026】

トロコイド干渉が発生するのを回避するためには、トロコイド干渉クリアランスは0.2mm以上必要である。図3に示すように、圧力角 α がJIS（日本工業規格）で標準値として定められている20度以上で35度以下である場合には、トロコイド干渉クリアランスは圧力角 α が23度以上の領域で0.2mm以上になるので、トロコイド干渉は発生

しない。一方、歯先強度を確保するためには、歯先の歯厚はモジュール m の 0.3 倍以上必要である。図 3 に示すように、歯先の歯厚がモジュール m の 0.3 倍以上であるためには、圧力角 α は 27 度以下とする必要がある。なお、捩れ角 β は 0 度以上 40 度以下が実用域である。

【0027】

また、小歯車 6 及び大歯車 5 の材質として鋼材を用いる場合、補助回転トルクにより生じる小歯車 6 の歯に直角な方向の接線荷重 P_n に対する歯面応力 σ_H は、(数 1) を用いて近似的に求めることができる。

【0028】

【数 1】

$$\sigma_H = \sqrt{0.35 \cdot E \cdot P_n \left[\frac{Z_1 + Z_2}{Z_2} \right] \frac{\cos^2 \beta_g}{N_b \cdot \varepsilon_s \cdot b \cdot d_b \cdot \sin \alpha_b}}$$

【0029】

なお、(数 1) において、 E は歯車の材料（本実施の形態では鋼材）の縦弾性係数を、 ε_s は歯車の正面噛合い率を、 b は小歯車 6 の歯幅を、 d_b は小歯車 6 の噛合いピッチ円直径を、 α_b は小歯車 6 の噛合い圧力角を、 β_g は小歯車 6 の基礎円筒捩れ角を、 Z_1 は小歯車 6 の歯数を、 Z_2 は大歯車 5 の歯数を、 N_b は歯幅の有効度を、それぞれ示している。

【0030】

図 4 は、(数 1) で、 E を 206000 N/mm^2 、 P_n を 946 N 、 b を 14 mm 、 Z_1 を 10 、 Z_2 を 97 、 m を 0.95 、圧力角 α を 25 度、捩れ角 β を 25 度、 d_b を 10.308 mm 、 α_b を 25.283 度、 β_g を 22.521 度、 N_b を 0.995 とした場合の、小歯車 6 の歯丈 h に対する歯面応力 σ_s 及び歯先の歯厚の関係を示す図である。図 4 で丸印は歯面応力を、四角印は歯先の歯厚をモジュール値で除算した値を、夫々示す。

【0031】

歯面応力 σ_H の目標値を、自動車の動力伝達系歯車の設計上の閾値 1760 N/mm^2 以下とし、歯先の歯厚の目標値を、モジュール m の 0.3 倍以上とした場合、図 4 から明らかなように、歯丈 h をモジュール m の 2.4 倍以下とした場合に、両方の条件を同時に満たすことができる。

【0032】

図 5 は、本発明の実施の形態に係る電動パワーステアリング装置に使用する減速機 1 の歯面形状の説明図である。歯元強度の低下を補うため、大歯車 5 もしくは小歯車 6 のいずれか、または一対の歯車の双方の歯面形状を図 5 に示す形態で形成する。図 5 では、小歯車 6 の歯面を縦横にメッシュ分割して示す。歯形方向は、歯先の圧力角が歯元の圧力角よりも大きくなるよう負の圧力角誤差を設け、相互の噛合い応力が増加する方向に、すなわち中央部分が凸となるよう歯面形状を形成する。また歯筋方向にはクラウニング処理を施し、歯筋方向にも中央部分が凸となるよう歯面形状を形成する。

【0033】

斯かる歯面形状とすることで、減速機 1 に使用する小歯車 6 の歯面における接触応力の分布を、歯形方向及び歯筋方向に均等化することができ、歯面の偏磨耗を防止して歯元強度の不足を補い、耐久性の向上に寄与することが可能となる。

【図面の簡単な説明】

【0034】

【図 1】 本発明の実施の形態に係る電動パワーステアリング装置の概略構成を示す断面図である。

【図 2】 小歯車の歯数と小歯車のモジュールとの関係を示す図である。

【図 3】 小歯車の圧力角とトロコイド干渉クリアランス、及び歯先の歯幅との関係を示す図である。

示す図である。

【図 4】小歯車の歯丈に対する歯面応力及び歯先の歯厚の関係を示す図である。

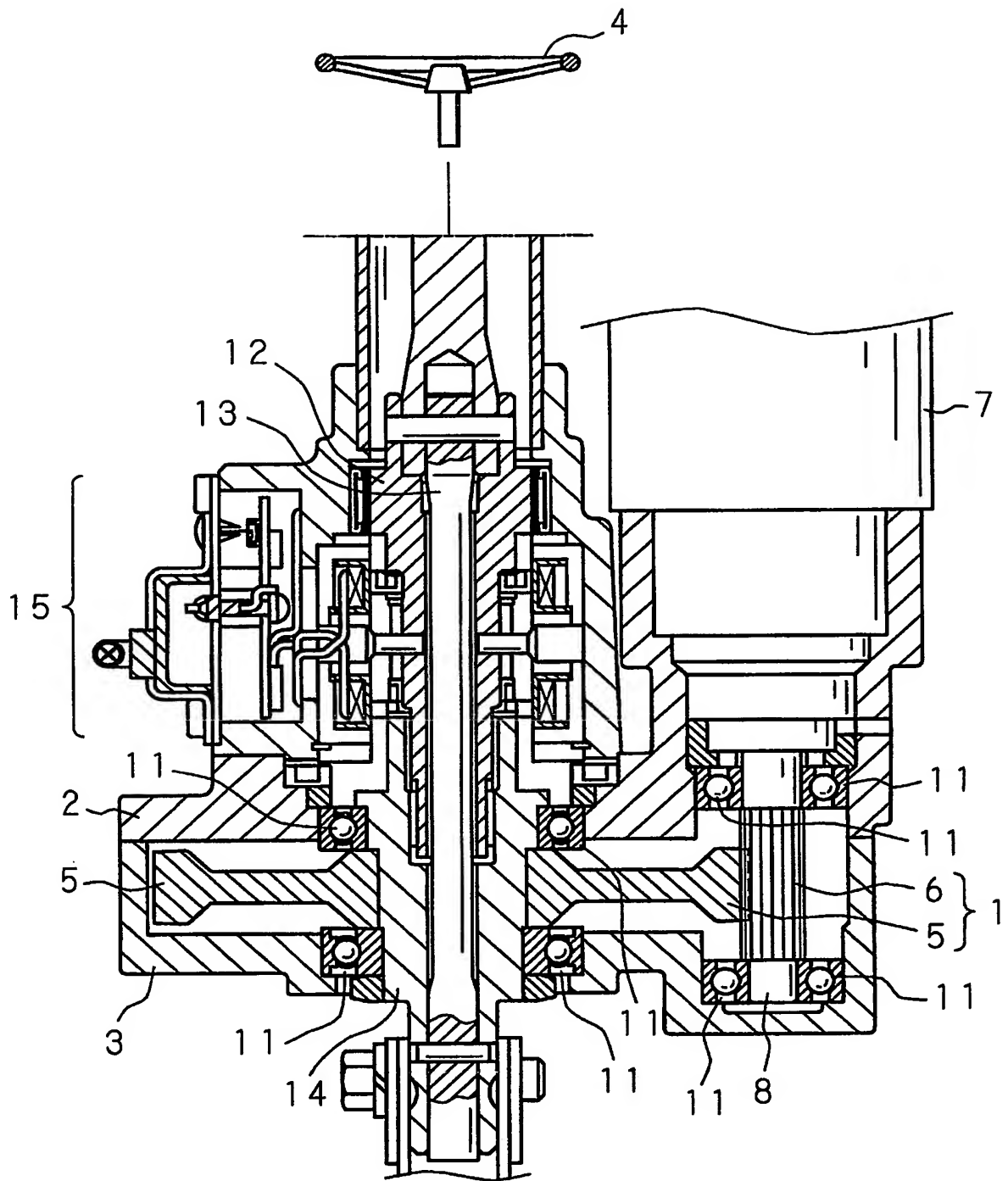
【図 5】本発明の実施の形態に係る電動パワーステアリング装置に使用する減速機の歯面形状の説明図である。

【符号の説明】

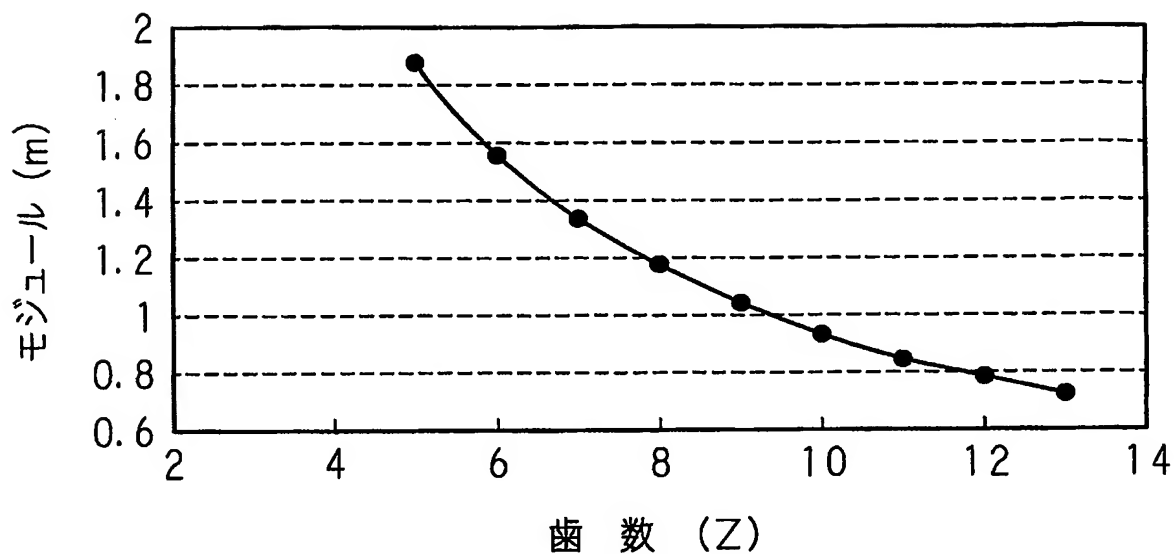
【0035】

- 1 減速機
- 5 大歯車（従動歯車）
- 6 小歯車（駆動歯車）
- 7 電動モータ
- h 歯丈
- m モジュール
- L 軸間距離
- Z 歯数
- α 圧力角

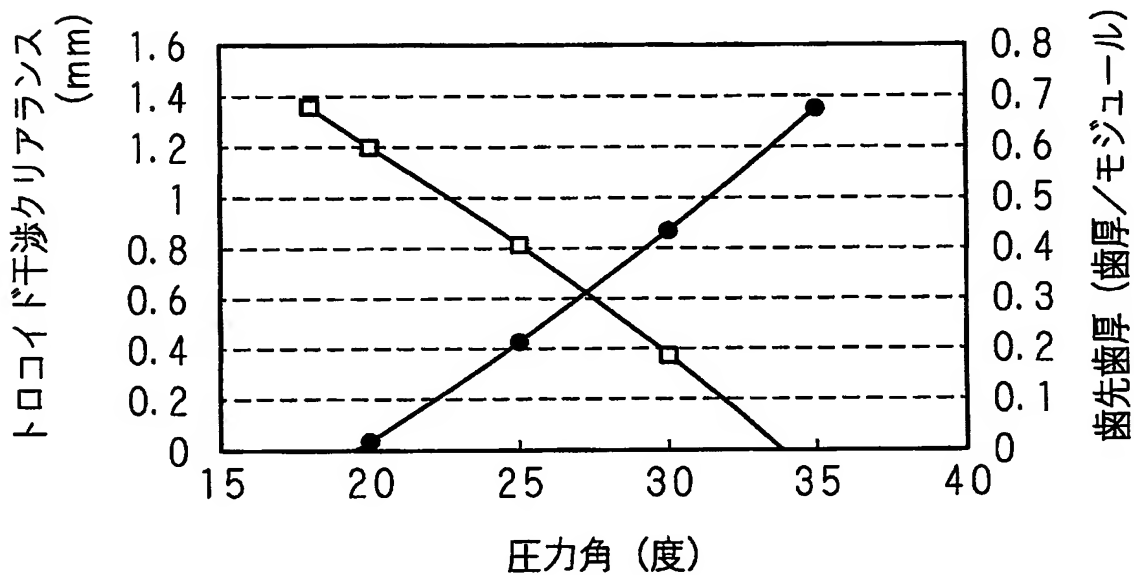
【書類名】 図面
【図 1】



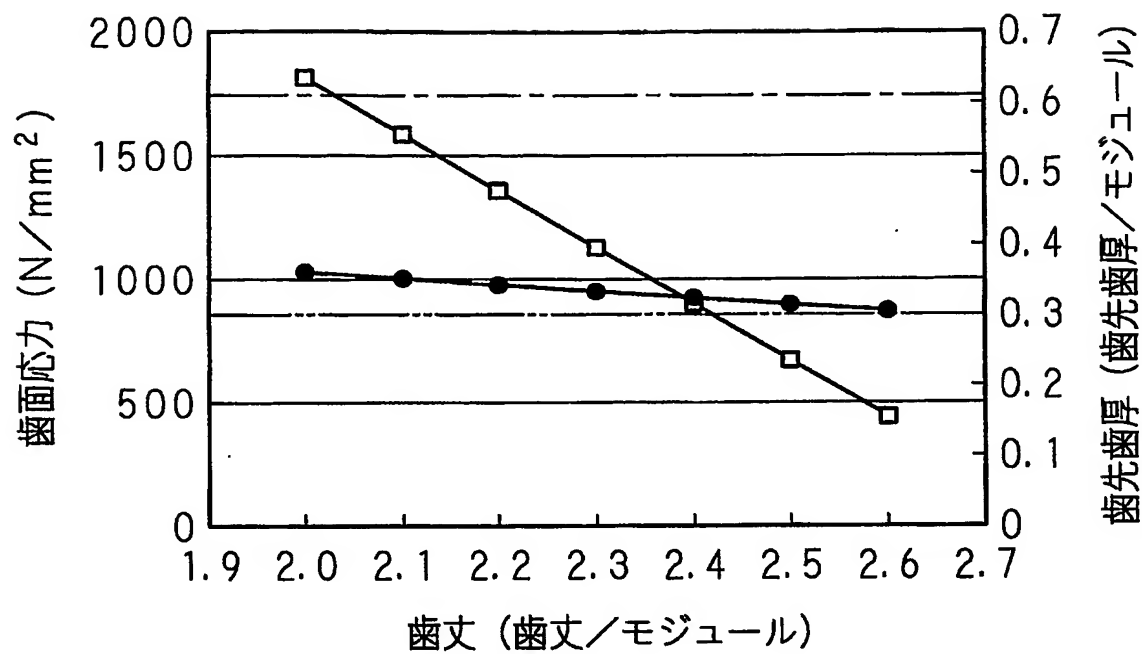
【図 2】



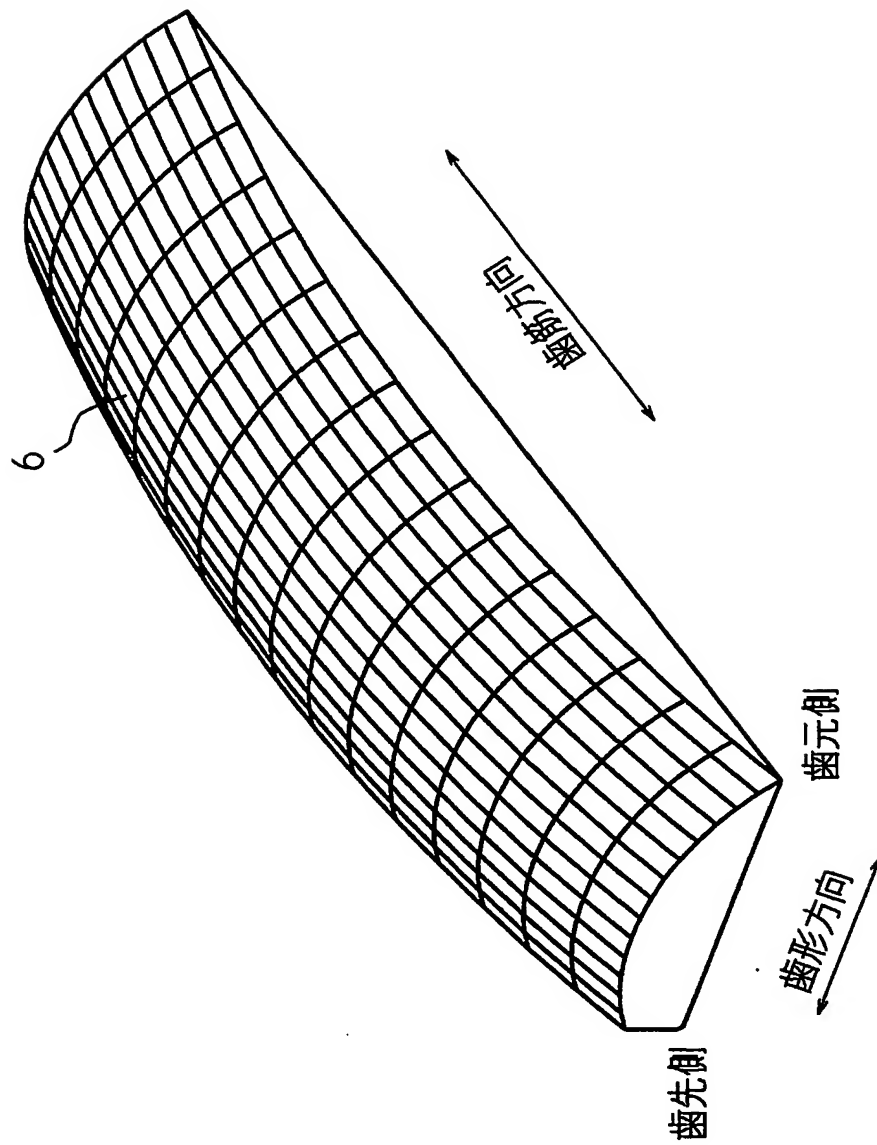
【図 3】



【図 4】



【図 5】



【書類名】 要約書

【要約】

【課題】 一对の平歯車またははすば歯車で構成された場合であっても所定の減速比を実現し、簡易な構造で十分な歯車強度を確保することができる電動パワーステアリング装置を提供する。

【解決手段】 電動モータ 7 の回転トルクを、電動モータ 7 の出力軸に設けた駆動歯車 6 及び操舵軸に設けた従動歯車 5 で操舵軸へ伝達し、減速比が 3 以上である電動パワーステアリング装置において、操舵軸と電動モータ 7 の出力軸とが略平行に配置され、両軸の軸間距離は 35 mm 以上 70 mm 以下であり、駆動歯車 6 は、歯数が 6 以上 15 以下、モジュールが 0.8 以上 1.5 以下、歯丈がモジュールの 2.6 倍以下、圧力角が 20 度以上 30 度以下、捩れ角が 0 度以上 40 度以下であることを特徴とする。

【選択図】 図 1

特願 2003-409449

出願人履歴情報

識別番号

[000001247]

1. 変更年月日

1990年 8月24日

[変更理由]

新規登録

住所

大阪府大阪市中央区南船場3丁目5番8号

氏名

光洋精工株式会社

Document made available under the Patent Cooperation Treaty (PCT)

International application number: PCT/JP04/017790

International filing date: 30 November 2004 (30.11.2004)

Document type: Certified copy of priority document

Document details: Country/Office: JP
Number: 2003-409449
Filing date: 08 December 2003 (08.12.2003)

Date of receipt at the International Bureau: 27 January 2005 (27.01.2005)

Remark: Priority document submitted or transmitted to the International Bureau in compliance with Rule 17.1(a) or (b)



World Intellectual Property Organization (WIPO) - Geneva, Switzerland
Organisation Mondiale de la Propriété Intellectuelle (OMPI) - Genève, Suisse

**This Page is Inserted by IFW Indexing and Scanning
Operations and is not part of the Official Record.**

BEST AVAILABLE IMAGES

Defective images within this document are accurate representations of the original documents submitted by the applicant.

Defects in the images include but are not limited to the items checked:

☒ **BLACK BORDERS**

☐ **IMAGE CUT OFF AT TOP, BOTTOM OR SIDES**

☐ **FADED TEXT OR DRAWING**

☐ **BLURRED OR ILLEGIBLE TEXT OR DRAWING**

☐ **SKEWED/SLANTED IMAGES**

☐ **COLOR OR BLACK AND WHITE PHOTOGRAPHS**

☐ **GRAY SCALE DOCUMENTS**

☒ **LINES OR MARKS ON ORIGINAL DOCUMENT**

☒ **REFERENCE(S) OR EXHIBIT(S) SUBMITTED ARE POOR QUALITY**

☐ **OTHER:** _____

IMAGES ARE BEST AVAILABLE COPY.

As rescanning these documents will not correct the image problems checked, please do not report these problems to the IFW Image Problem Mailbox.